KOKU-FAN
平成4年5月1日発行（毎月1回1日発行）第41巻第5号
昭和30年3月24日 第3種郵便物認可
No.473
May 1992
航空ファン 5
近況、空母アメリカ艦上
VF-43アドバーサリー
AWACSボーイング767案
A-3スカイウォーリア引退
第二次大戦日本機
U.S.NAVY
CARRIER AIR WING
TODAY & TOMORROW
米海軍空母航空団1992

POWER at SEA
CARRIER BATTLE GROUP
CVW-1
USS AMERICA
Photography by Randy Jolly AERO GRAPHICS

洋上の多機能基地，巨大航空母艦の人と航空機の流れは，地球上で最も無駄の少ない動きのひとつだろう。何千人もの人々の誰もが，あるいは100機にも達する航空機のすべてが，完璧に近い動きをこなし，24時間その存在を示し続ける。その場に足を踏み入れた取材者は，艦全体を包む威圧感にしばらく身動きができ

きないほどだ。大海の中では，小さな木の葉ほどの母艦から発艦し，そしてまちがいなくそこへ帰投するパイロットと艦上機。支える大勢の乗組員たち。今日も，巨大都市の一日が始まった。1991年12月，母港ノーフォークを離れ，6ヵ月の地中海航海へ向かうUSSアメリカの艦上にて。（byランディ・ジョリー）

アメリカの艦上では，CVW-1（AB）の所属機がキャリアー・オペレーションの訓練を始めた。戦闘部門はVF-33とVF-102（上）。VF-33のCAG機（下）はフルカラー・マーキング。

Photograhy by Randy Jolly AERO GRAPHICS

アメリカ海軍 航空記念パッチ

先月も紹介した米海軍のパッチだが，この中で種類も多く最も興味深いのが記念パッチ。ダイヤモンド商会から毎月発売される新製品の中でも，この手のパッチが大部分を占める。背中一面におよぶ大きな物や色の派手な凝ったデザインの物，流行り文句や変なスラングで飾られた物などさまざまな記念パッチがあるが，今月はそんな記念パッチの一部を紹介していこう。

1 横須賀に司令部を置く第15駆逐艦隊。ヘリ搭載駆逐艦（ヨット？）で東京湾に展開する。背中用。　¥3,200

2 1988年当時，西太平洋に展開していたCV-41ミッドウェイの全飛行隊マーク入りの大型パッチ。　¥5,000

3 デザートストームに多国籍軍として参加した各国国旗の背中用パッチ。艦名は選ぶことができる。　¥4,600

4 1990年から91年にミッドウェイが行なった，湾岸戦争を含む6ヵ月間にわたる航海の記念パッチ。　¥5,000

5 日本配備となったCV-62インディペンデンスだが，これは同艦の91年版東京湾ヨットクラブ。　¥3,800

6 改修に失敗したミッドウェイ。88年には艦の中で24°もの傾斜を記録した。　¥1,400

7 90年，ミッドウェイの西太平洋展開パッチ。がんばれ，おばあちゃん（老朽艦）。¥1,400

8 ミッドウェイ/CVW-5の湾岸記念パッチ，会員制ペルシャ湾ヨットクラブ。　¥1,200

9 91年，ミッドウェイ/CVW-5コンビ最後のインド洋展開を記念したパッチ。　¥1,400

10 ミッドウェイが18年間を過ごした横須賀を離れた時（91年）の記念パッチ。　¥1,400

11 91年，ハワイ，パールハーバーでのミッドウェイ，インディの交替式パッチ。　¥1,800

12 先月号でお伝えした新デザインのインディセンチュリオン。300回まで有。　各¥1,400

13 "我々は欲していた物を手に入れた"。90年，インディの湾岸方面記念パッチ。　¥1,200

14 インディ/CVW-14の90年西太平洋航海。東洋を示す？鳥居が入っている。　¥1,400

15 同じく90年，インディ/CVW-14西太平洋航海パッチ。トロピカルな色あいだ。　¥1,200

16 インディのデザートシールドパッチ。"イラク主催，湾岸トーナメント"。　¥1,200

17 CVN-65エンタープライズの世界一周航海88-90。SLEP入り直前のパッチ。　¥1,400

18 CV-66アメリカが86年，リビア，トリポリを爆撃した際の地中海航海記念。　¥1,400

19 こちらは紅海からペルシャ湾まで展開した，空母アメリカの湾岸記念パッチ。　¥1,200

20 CVN-68ニミッツ/CVW-9のソウルオリンピック警戒記念パッチ。88年。　¥1,800

21 CVN-69ドワイト D.アイゼンハワー/CVW-7の地中海航海パッチ。88年。　¥1,600

22 CVN-70カール・ビンソンの80年西太平洋航海。トランプ型のデザイン。　¥1,400

23 CVN-71セオドア・ルーズベルトの湾岸パッチ。テディ・ベアはマスコット。　¥1,400

24 湾岸海域に向け，スエズ運河を通過した大西洋艦隊空母日豊の記念パッチ。　¥1,400

25 89年，リビアのMIG-23を撃墜した際のサイドワインダーパッチ。"FOX-2"。　¥1,200

26 VF-1（F-14）のデザートストームパッチ。イラストはバート・シンプソン。　¥1,400

27 VF-41（F-14）がリビアのSu-22を2機撃墜した際の記念パッチ。81年。　¥1,400

28 VA-115（A-6）の湾岸パッチ。"私はキャメルを吸いにはるばるやってきた"。　¥1,400

29 VS-21（S-3）のガソリン屋パッチ。出光のマークを失敬した日本展開記念版。¥1,400

Photo：AM

CVW-1/空母アメリカ ナポリの休日

Photography by Alfredo Maglione
Raffaele Mancini

1990年の暮れも押し迫った12月29日，米大西洋艦隊の空母アメリカ（CV-66）とその搭載空母航空団CVW-1は，火種のくすぶる湾岸海域に向けて米本土を離れた。ミサイル原子力巡洋艦バージニア（CGN-38）等をともなったアメリカ戦闘群は，その後オペレーション・デザートストームに参加，湾岸戦争終結後も中東海域で警戒にあたり，母港バージニア州ノーフォークに戻ってきたのは91年4月のことだった。

空母アメリカとCVW-1については，巻頭で迫力のあるキャリア・オペレーションの模様をお伝えしたが，ここでは1月，イタリアのナポリに寄港したアメリカ艦上に翼を休める艦載機の姿を紹介していこう。91年8月から10月の航海中には，北大西洋で合同演習“ノース・スター'91”に参加しているCVW-1だが，現在のCAG（空母航空団司令―キャグまたはケイグと発音する―）は就任したばかりのポール・ギャッシュ大佐。彼の乗機に（便宜上）指定されている各飛行隊のCAGバードの多くには，現在のCVW-5所属機には見ることのできない“色付き”のマークが描かれている。

CVW-1/CV-66 USS AMERICA NEAPOLITAN HOLIDAY

Photo：RM

DIAMONDBACKS
VF-102

→↘ VF-102のフルカラー機"ショーバード"は，CAG機ではなくAB102(162704)，部隊の番号に語呂合わせした機体だ。左ページには全景が写っているが，ガルグレイ地にフルカラーの尾翼，機首にはアンチグレアと赤のライン，赤いダイヤモンドの帯という出で立ち。尾翼の"USA"の文字はVF-102全機に入っており，搭載空母アメリカを示している。
↓ 通常塗装を施したVF-102のF-14A(AB103/162696)。VF-102所属機は，"ノース・スター'91"中にNATO諸国のトーネード，CF-18等々と多くのDACTを実施した。

STARFIGHTERS
VF-33

↑ VF-33のF-14A（AB201/161881）。CO（飛行隊長）機だが，VF-154/-21が装備しているのと同じ，F-14B仕様のA型だ。VF-33所属機の中でも，201の他，200など何機かがこの仕様の機体であった。
↗← VF-33のフルカラーCAGバード，AB200(160381)。機首まで延びたアンチグレアにはスコードロンカラーの黄色でアウトラインがつけられ，垂直尾翼，ベントラルフィンはご覧のとおりの塗装。グローブベーン後方には，同隊のニックネーム"STARFIGHTERS"の文字が入っているが，F-4時代のニックネームは"TARSIERS"であった。同隊，VF-102と，空母アメリカのつきあいはF-14を受領した1982年以来で，1986年のリビア，トリポリ爆撃の際には，両飛行隊がエアカバー任務に就いた。

MARAUDERS
VFA-82

→ VFA-82"MARAUDERS"は，最近では"STREETCARS"というニックネームも使っている。同隊のF/A-18Cの垂直尾翼には通常，飛行隊のマークである白頭鷲とトライデントが入っているが，AB300（163467）の左垂直尾翼だけはCAG機らしくCVW-1のインシグニアが描かれている。

↓ AB300の右垂直尾翼は通常のマーク。しかしCVW-1を示す「AB」のレターはスコードロンカラーのライトブルーで白シャドー付き。

↘ こちらはVFA-82標準塗装のF/A-18C（AB301/163440）。レターもグレイだ。

Photo：AM

Photo：AM

Photo：AM

Photo：RM

SIDEWINDERS
VFA-86

← ナポリ沖に停泊したアメリカ艦上に翼を休めるVFA-86のF/A-18C（AB405/163458）。同隊所属機のスタンダードな塗装だが，機体のパネルラインが場所によって目立つ。キャノピー下には薄くなった湾岸のスコア，キャノピー後方には91年度に同隊が受賞したセーフティアワードを示す"S"が描き込まれている。斜面に広がる美しいナポリの街並みがバックに映える。

→ VFA-86のCAG機，AB400（163443）の右垂直尾翼。カウンターシェイドの機体ながら，飛行隊のニックネームに由来するサイドワインダー（ガラガラ蛇）のマークは，スコードロンカラーのオレンジと黒で彩られている。同隊はA-7を装備していたVA時代の後期にはCVW-8に所属して空母ニミッツ（CVN-68）に展開していたが，当時の姿は1980年に公開された映画「ファイナルカウントダウン」の中でも見ることができる。なお同隊とVFA-82は，艦載飛行隊として最初にF/A-18Cを受領した飛行隊だが，現在ではAGM-88 HARMも搭載できる新型ロットの機体に更新されている。

Photo：AM

↖ CVW-1が空母アメリカとともにオペレーション・デザートストームに参加したことは前述のとおりだが，VFA-86所属機の中には湾岸での攻撃スコアをキャノピー下に描き込んだ機体が見られる。写真はXO（飛行隊副隊長）機，AB402（163439）のスコアで，15回の爆撃ミッションマークに加え，AGM-88 HARMらしきシルエット4発も入っている。
↑ こちらは残念ながら機番不明のF/A-18C。14回分のミッションマークと，HARM2発が描かれている。
← こちらはAB405（163458）。16回のスコアに加え，AGM-62ウォールアイ（もしくはAGM-65マベリック？）とおぼしきシルエットのミサイル2発が描かれている。

BLACK FALCONS
VA-85

↑ 古い機体が故に退役の進むKA-6Dだが，VA-85ではAB520～523の4機のKA-6Dを現在も運用中だ。同隊ではCAG機は通常の塗装だが，視認性を求められるKA-6Dは写真のようなハイトーン塗装を残している。ラダーに描かれた洒落たレターが目をひく。
↗ 翼を折りたたんだ状態で，VAQ-137のEA-6BとともにラインをVA-85のA-6E（AB505/155661）。湾岸戦争中，各CVWでは主にF/A-18，A-7が昼間攻撃，A-6が夜間攻撃を担当することが多かった。
↓ こちらは同隊所属KA-6D（AB522/151814）の全景。ところで同隊のCO，ラルフ O.ミコ中佐は，"ノース・スター'91"の期間中，空母アメリカ艦上にて，空母への1,000回着艦を達成している。

SCREWTOPS
VAW-123

Photo : AM

← VAW-123のE-2Cのロートドームには，ニックネームにちなんだスクリュートップ（うずまき）が描かれている。以前はスコードロンカラーの青で描かれていたうずまきと中央の目玉だが，ロービジ化の波には勝てず，一時抹消されてしまった。当時のまことしやかな噂によれば，ロートドーム上でまわるうずまきに，F-14のエビエーターから「目がまわる」とのクレームがついたという。これが本当か嘘かは分かりかねるが，現時点では再びうずまきが復活，VAW随一の派手な塗装を誇っている。

↓ 昆虫のように翼をたたんで甲板上にタイダウンされているE-2C（AB604/160008）。余談になるが，VAWの場合，110番台の飛行隊が太平洋艦隊，120番台の飛行隊が大西洋艦隊のCVWに配備されている。

↘ AB602（162797）のスコードロンマークの下には，デザートストーム時のミッションマーク4個が描かれている。湾岸戦争でフィートドライ（沿岸進入）したもののみを1ソーティと数える米海軍方式だと，E-2は海上任務のためスコアは記入されないはずだが，写真のような例もある。

Photo : AM

Photo : AM

DRAGONSLAYERS
HS-11

↓ ナポリ沖のアメリカ艦上に着艦するHS-11のSH-3H（AB615/154103）。機体の脇に大書きされたサイドナンバーに，グレイのライトニング（稲妻）が絡んでいるというシックなマーキング。インテイクにつけられたアイスデフレクター（防氷装置）前面には，スコードロンマークのドラゴンが描かれているが，写真では見ることができない。同隊やCVW-5のHS-12は今だにSH-3Hを使用しているが，空母艦載部隊のHSにも，順調にSH-60F，HH-60Hの配備が進んでいる。

Photo : RM

Photo : AM

ROOKS
VAQ-137

← VAQ-137のEA-6B（AB622/161348）を正面から見る。A-6とEA-6を見分けるため，機首先端に識別マークを付ける部隊も多いが，同隊所属機にはないようだ。ただし，EA-6の給油プローブは右（NFO側）に若干傾斜しており，正面からでも判別することができる。

↓ 同隊も5機編成となり，620番台のサイドナンバーを与えられたVAQ飛行隊のひとつだ。

↘ ラダーに描かれた鳥は“ルーク”（ミヤマガラス）で，このルークという言葉，“ペテン師”という意味も持っている。

Photo : AM

Photo : AM

MAULERS
VS-32

Photo : AM

Photo : AM

Photo : AM

Photo : AM

↑ VS-32は，“ノース・スター'91”の中で“ゴールデンレンチ・アワード”を受賞している。この賞については整備部門が対象であるということ以外は，残念ながら詳細は不明だ。写真は同隊のS-3B（AB700/160606）に入っている受賞を示すレンチのマーク。

↖ CO機，AB701（159751）は塗り直されたばかりのようだが，同機のタラップの上には，美女と爆弾のマーク“World Famous”が描かれている。先端と後端をチェックに塗り分け，“MAULERS”の文字が入ったエアロ1Dタンクも美しい。

← 近年急激にカウンターシェイド化の進むS-3だが，AB703（160152）のようなガルグレイ塗装機もわずかながら残っている。

IRON FIST 43

ADVERSARY VF-43 CHALLENGERS

ACKNOWLEDGEMENT : Special thanks to "MOHAWK"(CDR T.B. RUSSELL) CO of VF-43 for all the cooperation and support that allowed me to accomplish what I did. Also to "V.D." for being an excellant pilot.

Photography by Joe Cupido

最も効果的な空中戦訓練として、ベトナム戦争以降急激に発達した異機種間空戦訓練DACM（空軍呼称DACT）は、専門の仮想敵部隊を多数発生させたが、軍事費の縮少から4個飛行隊を1個に減らしてしまった空軍に対し、米海軍・海兵隊は依然多くのアドバーサリー（仮想敵）勢力を維持しており、その有用性を認めている。一例を示すと、まずそのリーダー的存在であるカリフォルニア州NASミラマーのNFWS海軍戦闘兵器学校、通称トップガンへのF-14Aの配備。そして、大西洋艦隊VF-43（NASオシアナ）、VF-45（NASキーウエスト）、太平洋艦隊VF-126（NASミラマー）、トップガンの4個部隊が、MIG-29やSu-27といった新世代の旧ソ連製戦闘機をシミュレートできるF-16Nを装備している点などが上げられるだろう。また、NASリムーアのVFA-127やVFC戦闘混成飛行隊と改称されたVFC-12（NASオシアナ）、VFC-13（NASミラマー）といった飛行隊もA-4やF-5による空戦訓練支援、VC-1、-5、-8、-10も艦隊用仮想敵支援のほか、必要に応じて空戦訓練を提供している。

写真は大西洋艦隊のF-14ネスト。バージニア州NASオシアナに所在するVF-43Challengersの敵役たち。思い思いのグレイ迷彩を施した"IRON FIST"（鉄拳）を大西洋上に追ったショットである。上はVF-43のエンブレム。鉄拳が握る敵機は旧式のMiG-21。

上は3機編隊のスーパー・フォックスA-4。パイロットネームは "BIFF"、"ROSCO" & "SWEAT"。

下はF-5Fをリーダーにしたタイガーll（他にE）。"THOR"、"HOUCH"、"SATAN" & "SQUIRT／SMITTY"。

過剰推力が期待できないF-5E／Fでの空戦訓練はどうしても機動が片寄りがちな傾向にある。

アドバーサリー（DACM）の先駆者，A-4とF-5。今後もしばらくは敵役を演じ続けてくれる。

上はF-16NをリーダーにしたF-5とのダイヤモンド。VF-43の所属機は、一部の例外を除いて全機グレイ系の迷彩を持つ。

右はソロで飛ぶF-16N。VF-43にはF-16N 5機と複座のTF-16N 1機の合計6機が在籍している。空軍がF-5E/FからF-16A/Bへの転換を図ると同時に部隊規模が縮少したのとは対照的に、海軍への同機の配備はトップガン、VF-43、-45、そしてVF-126へと続いた。

5機が在籍するF-5（F-5E 4機、F-5F 1機）。

飛行隊長T.B.ラッセル中佐のF-16Nをリーダーに F-5、A-4のデルタ隊形。

スーパー・フォックスA-4。VF-43には7機在籍しており、3機のTA-4Jとスカイホーク勢力は最多。

3機在籍するT-2Cバックアイ。迷彩を施していないのは、同機が空戦訓練ではなく、スピン機動訓練に使われているため。スピンからの回復に慣れることも、アドバーサリー・パイロットの必須条件である。

NEW ADDITION OF F-14A TOMCAT TO TOPGUN!

米海軍仮想敵登場

新しくNFWS(海軍戦闘兵器学校TOPGUN)にF-14Aトムキャットが配備された。前扉ページはスホーイSu-27フランカーに似せた迷彩のF-14A(31/159855)、上はF-14A(30/158997)、右はF-14A(159615)。他の1機を含めた4機態勢で、主にSu-24、-27、MIG-25、-29のシミュレートをするため、と説明されている。機体はいずれも旧VF-1、-2所属機。下はスウェーデンの"ビゲン・タイプ"と呼ばれる迷彩のNFWSのF-16N(42/163269)。

Photo : D. L. Killingsworth

Photo : D. L. Killingsworth

ダークグリーン/グレイのNFWS所属A-4F(54/154172)。

ダークグリーン/タンのNFWS所属TA-4J(57/153488)。

Photo : D.L. Killingsworth

VFC-13のA-4F(UX23/155047)。

リビア軍旗をつけたVF-126所属のTA-4F(NJ615/153489)。

リビア軍旗をつけたVF-126所属のTA-4F(NJ616/153491)。

Photo: D. L. Killingsworth

リビア軍旗をつけたVF-126所属のTA-4F(NJ617/154325)。

キューバ軍旗をつけたVF-126所属のA-4F(NJ620/154181)。

キューバ軍旗をつけたVF-126所属のA-4F(NJ622/155031)。

中華人民共和国（中国）軍旗をつけたVF-126所属のTA-4J(NJ614/154632)。

イラク軍旗をつけたVF-126所属のA-4F(NJ627/155018)。

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)軍旗をつけたVF-126所属のA-4E(NJ632/151059)。

Photo : Masataka Sato

朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)軍旗をつけたVF-126所属のA-4E(NJ630/151988)。

Photo : D. L. Killingsworth

20周年を迎えた
海上自衛隊第51航空隊
幹部専修科飛行試験課程

20th ANNIVERSARY TEST PILOT COURSE, JMSDF

扉ページと下は第513飛行隊のSH-60J。左ページ上はUH-60Jの1号機。先に試験の進む空自のUH-60Jと同仕様。左ページは2機残されたP-2J。

RIGHT STUFF――正しい資質を持ったパイロット集団，テストパイロットたちの巣窟が我が国にはふたつある。ひとつは航空自衛隊の飛行開発実験団に置かれている飛行試験操縦士課程。そしてもうひとつが，この度，創設立20周年を迎えた海上自衛隊第51航空隊の幹部専修科飛行試験課程である。昭和47（1972）年2月に発足した飛行試験課程，通称TPCはこれまで20期131名（陸／空自衛員を含む）のテストパイロットを輩出し，海自が運用する航空機の飛行試験に多大の貢献を果たしてきた。ここでは，2月28日に同課程の創設20周年記念行事の一環として行なわれた第51航空隊機による編隊飛行の様子をお伝えしよう。

第51航空隊の航空機勢力は固定翼機を装備する第511飛行隊にP-2J 2機，P-3C 5機。回転翼機を装備する第513飛行隊にSH-60J 6機，HSS-2B 2機となっており，これらが教材として教育に使用されているほか，新しい救難ヘリUH-60Jも第51航空隊で部隊使用承認のため各種試験を実施しており，中々の賑わいを見せている。ヘリコプター・コースを持つ日本唯一のテストパイロット養成機関として増々その重要性は高くなっていくだろう。

Farewell
to
Vampire
U-1227
U-1223
U-1222

『永遠のバンパイア』

デハビランドDH-100の惜別の日々

1946年9月24日，スイスの標識をつけたデハビランド・バンパイアがラデラー大尉の操縦で初めてシオン基地に着陸した。その44年後にあたる1990年12月19日，スイス空軍最後のデハビランドDH-100Mk.6　5機が，グリソン郡サメダン基地からシオン基地へ向けて最後の飛行を行なった。

同日の朝，ディエテール・ビルシェー少佐に率いられた第12飛行隊は，ブリゲール配備の対空砲火部隊のため，最後の模擬標的曳航を実施，退役するバンパイアの有終の美を飾ったのである。

第二次世界大戦末期，スイス空軍が主に装備していたのはフランス製モラン406改良型のD-3801，メッサーシュミットBf109E，国産の多目的機C-3603だった。戦後，軍事技術委員会はイギリスに調査団を派遣，新型ジェット戦闘機の選定を行なった結果，デハビランド・バンパイアに白羽の矢が立てられた。こうして1945年7月27日，発注されていたDH-100Mk.1テスト用3機（J-1001〜J-1003）のうちの2機が，ハットフィールドからジュネーブ国際空港に到着した。このうちJ-1001は8月2日にスタート時の事故で全壊したが，幸いパイロットは無事に脱出した。同機の代替機J-1004が調達されたのは，1949年5月のことである。

評価試験の結果，バンパイアはスイス特有の用途に適合するものと判断され，1947年9月にスイス議会は64,450,000スイスフランの予算で，DH-100Mk.6（J-1005〜J-1079）75機の調達を承認した。その1番機がスイス空軍哨戒航空団第2飛行隊に納入されたのは，1949年5月のことだった。

同機への転換訓練が軌道に乗ったのは翌50年春のことで第7，8，9飛行隊所属の予備役パイロット51名が訓練を開始した。興味深いのは，その初期転換訓練過程でWLM-1型グライダーが使用されたことだ。それというのも尾輪装備の機体に慣れていたパイロットたちにとっては，首輪装備で主翼がコクピット後方にあるジェット機の視界に馴染むことが先決と判断されたからだ。

こうしてパイロットの転換訓練は円滑に実施されたが，当初はゴブリン3型ジェットエンジンのクランクケースの欠陥に手こずったという。やがてこの欠陥に改良が加えられ以後75機のDH-100Mk.6は1971年まで支障もなく飛び続けた。

ところで後続機の調達については，国産ジェット戦闘機の開発には相当の時間を要するとの判断から，政府は1949年春にDH-100Mk.6型100機（J-1101〜J-1200）のライセンス生産を選択，合計1億800万スイスフランの予算を計上した。

スイス空軍に配備されたDH-100バンパイアは，20mm弾150発を装弾したイスパノ・シーザHS-804機関砲4門を装備していた。第一線のDH-112ベノムMk.1が実戦配備されたのは1954年のことで，以来バンパイア飛行隊は主に対地攻撃任務に投入された。これらの任務でDH-100Mk.6は爆弾900kg，またはオーリコン80mmロケット16発を搭載，パイロットはフェランティMk.IVES照準装置を使用した。

当時スイス空軍が直面した問題はバンパイアの複座機がなかったことで，例えば計器飛行訓練はノースアメリカンAT-16を代替機として使用しなければならなかった。

実働飛行隊の発足に先立つ1951年，すでにDH-113NF Mk.10がスイス国内においてレーダーのテストに従事していた。また，1953年になるとDH-115T Mk.11　3機が国内で完成，1956〜58年の間にはマーチン・ベーカーMk.2射出座席を装備したDH-115T Mk.55計27機が飛行学校に納入された。さらに1960年になるとDH-100Mk.6全機がマーチン・ベーカー製射出座席に換装し，同年にはDH-100Mk.6　3機が新たにF+Wエムメン工場で完成した。

その後1967年には，9機のDH-115T Mk55（U-1231-1239）が英空軍から購入され補充機にあてられた。これと前後してホーカー・ハンターやミラージュIIIなどが登場するにおよんで，次第にバンパイアは第一線から退くことになった。

1974年になるとDH-100Mk.6計65機が装備に改良を加えて計器飛行訓練に使われることになった。この装備改良は当時すでに引退していたDH-112ベノムの機首を流用して，IFEとUHFシステムを追装するというものであった。なお，同機とDH-115は1990年6月12日まで飛行学校の訓練機として飛び続け20機のBAeホークT66によって後継されている。

このあと世界で最後まで現役として飛び続けていたのは，1990年12月現在まで作戦機として使われていた第12飛行隊のDH-100バンパイアで，前述のとおり同月19日に最終任務を終えている。ちなみに同飛行隊は，1990年1月1日のスイス空軍改編にともない新たに編成された4個飛行連隊のうち，第4飛行連隊の所属で発足した部隊である。

いうまでもなく現役44年間というのは，ダグラスDC-3やMIG-15に引けをとらぬ実績で，特にスイス空軍にとってバンパイアは一時代を画する機種だった。ということもあって同機の引退に当たっては，惜別の感もひとしおだったわけだが，これでもはやバンパイアが私たちの目の前から，すっかり姿を消してしまうわけでもない。昨年の1月から3月にかけてシオン基地でDH-115T Mk.55計28機が，2000人を超える愛好家を前にしてオークションにかけられたのである。

したがって，そのうちの何機かが民間パイロットたちの操縦によって大空を翔ける日がくるのも，そう遠くはないものと私は思っている。

（訳：木村譲二）

飛行を終え，シャンパンで乾杯する飛行隊長のU.ブドゥマー少佐。飛行装具も去りゆくバンパイアによく似合っている。

下中は飛行前点検中のバンパイアの心臓部，ゴブリン35Bジェットエンジン。下段はスイス空軍最後の，そしておそらく世界最後のDH-100バンパイア・パイロット達。

上はサメダンの美しい風景をバックにしたJ-1102。
下中はピラタスPC-9を従えたバンパイア4機。

下はシオンで訓練中のJ-1121，翼下の350ℓ入り補助タンクはプラスチック製。

Text & Photos by Christophe Donnet

ACKNOWLEDGEMENT The author would like to say thank you to Divisionnaire Fernand Carrel, Colonel Bernard Revaz and Mr. Alain Burnier for their support in the preparation of this article.

欧米博物館に眠る名機を訪ねて

第二次大戦機再探訪 最終回

メッサーシュミットMe262A-1a

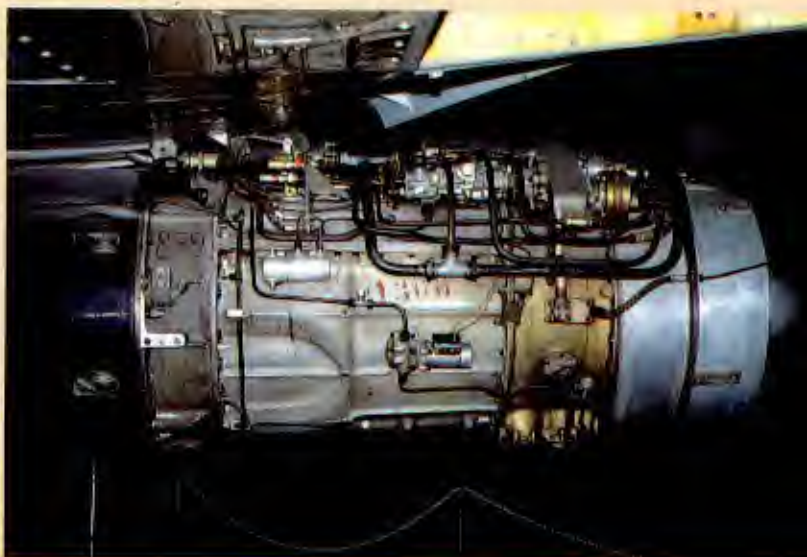
The Final Messerschmitt Me262A-1a W.Nr500071 Deutches Museum/München

航空史上最初の実用ジェット戦闘機として，Me262の名はあまりにも有名である。本機の部隊就役がもう少し早ければ，第二次大戦ヨーロッパ戦域の航空戦が，まったく異なった方向に推移したであろうという仮説は，あながち誇張ではない。残念なことに，Me262が登場したとき，ヒトラー以下ナチス・ドイツ第三帝国指導部内に本機の価値を正確に把握できる人物がいなかった。国の崩壊が目前に迫ってようやくそれに気付き，最優先の開発／生産を命じたが，すでに手遅れであった。

ドイツが降伏したとき，連合国は先を争ってこの革命的な機体の捕獲に奔走し，かなりの数が運び出され，現在も各国に10機が現存している。それらの中で異色の生き残りが，現在ドイツのミュンヘン市に所在するドイツ博物館所有のMe262A-1a W.Nr50071である。本機は，ドイツ降伏の直前1945年4月25日，中立国スイスのデューベンドルフ基地に投降してきた機体で，パイロットはギュイド・ムトケ氏である。

戦後しばらくして旧西ドイツに返還され，今日までドイツ博物館に保存，展示されている。機体のコンディションは，現存するMe262の中では最高の状態で，その資料的価値はきわめて高い。

ところで，このコーナーも，今回でひとまず終了し，また取材の成果がまとまった時点で続編をお届けできればと考えている。　（野原）

→　ナセルのカバーが取り外され，艤装状態が把握できるようにしてある左エンジン。本機が搭載したJumo 004B-1軸流式ターボジェット・エンジンは，推力900kgを絞り出した。

→〔右２枚〕 機体の右側。失われた部品はほとんどなく，オリジナル度は完璧に近い。ただし，全体の塗装は最近になって塗り直されており，残念ながらその価値を低めてしまっている。

↓〔下２枚〕 上段は機首左側。Mk.108 30mm機関砲４門もそっくり付いており，下部砲口からはブラスト・チューブの先端がのぞいている。機首先端内部はBSK16ガン・カメラの装備スペースに当てられている。下段は左側パネルをあけて，Mk.108 30mm機関砲の左側２門を見たところ。電気系統の配線まで把握できるのはこの機体だけである。Mk.108は，上方２門が各100発，下方２門が各80発の弾丸を携行した。

↓ 前脚を左側から見る。簡潔な１本脚柱で車輪フォークも片持式。タイヤ・サイズは660×160mmで，Bf109Gの主車輪と同じもの。後期生産機の一部は，Bf109Kと同じ660×190mmサイズのタイヤを用いた。

↑ 360°全周の視界を有したキャノピー。本機の胴体幅はかなり広かったが，断面形がオムスビ型で，その頂点にパイロットが位置したため，視界は良好だった。キャノピー左下の外板の一部が透明板に替えられ，内部が見えるようにしてある。

→ 中央キャノピーをあけてコクピット内部を見る。正面の計器盤上方のパイプ・フレームに付いているのがRevi 16B射撃照準器。前部キャノピー正面ガラスの内側に組み込まれた，90mm厚の積層防弾ガラスがものものしい。

← 外板を部分的に透明板に替え，内部が見えるようにしてある胴体後部右側の無線機収納部。本機が搭載した無線機は，Bf109G，Fw190などと同じ交信用がFuG16ZY，味方識別用がFuG125a。写真の胴体下面に突き出たロッド・アンテナはFuG25a用。

↑ 左主翼上面。翼面荷重の高い本機は，前縁フル・スパンにおよぶスラットを有していた。

← 左上方から見た水平，垂直尾翼。Bf109と同様，水平尾翼は取り付け角度可変式で，搭載物，燃料の増減による重心位置の変化を，これによって調整した。

↑　ナセル外側の両主翼下面に取り付けられた，R4M 55mm空対空ロケット弾ランチャー。当時のドイツの苦しい状況を反映するかのように，取り付け台は木製で，これに12本の溝を掘ってランチャーを埋め込んだ。R4Mはドイツ敗戦の直前に実用され始め，1発で米軍4発重爆を四散させる威力があった。

←　右エンジンナセル。前方空気取り入れ口の中に見える突起は，リーデル始動モーターの収容部。

→　胴体後部左側の下方に装備されたAZA10信号弾発射装置。4発1組で計8発収容する。

↓　大重量を支える主脚（右）。タイヤ・サイズは840×300mm。この大きなタイヤが，高速に不可欠な薄い主翼に収容できないために，胴体下方を左右に広げ，結果的にオムスビ型断面になった。

↑　右主脚収納部。内部構造との仕切り板はなく，配線類やフレームが露出している。主車輪カバーは，別系統の油圧装置で開閉した。

Photos & Text by Sigeru Nohara

KF Special File

→↓　NAFワシントンで撮影されたUSSサラトガ搭載CVW-17/VFA-81のF/A-18C（AA400/163470）。CVW-17の航空団司令用（CAG）機で垂直尾翼の外側は左がCVW-17のインシグニア，右がVFA-81のカラーマーク。両内側はテイルレターで，「AA」にイナズマを組み合わせた書き方はCVW-17伝統のもの。テイルレター，「USS SARATOGA」の文字はダークブルーで記入されている。*Photos　Joseph G Handelman*

↑　カウンターシェイド風の迷彩塗装を施したVMA-311のAV-8B（WL08/163668）。昨年末の撮影で，通常の迷彩と混成状態であった。

Photo：Joseph G.Handelman

←　1992年2月5日，アリゾナ州ルーク空軍基地で撮影された555FSのF-15E（87-190）。テイルレターがこれまでの405TTWを示す「LA」から「LF」に変更されており，F-15訓練部隊（58WG?）と合わせ改編されたらしい。

Photo：Yoshio Akasaka

↓　米カリフォルニア州パームデールのロックウェル社工場で航法/兵器機材の改良のためテスト中のオーストラリア空軍RF/F-111C。今後3年間に21機が改修される予定になっている。

Photo：Joe Cupido

CIS独立国家共同体(旧ソ)

Photography by TASS

航空宇宙最新情報

CIS AEROSPACE SCENES UPDATE

1992年2月13日，ベラルーシ共和国の首都，ミンスクにおいて，CIS独立国家共同体に加盟する旧ソ連邦各共和国軍の国防相，軍事委員会メンバーの合同会議が開かれた。今回のタス通信社配信ニュースは，その際引き続いて行なわれた航空イベントの様子を伝えるもので，数々の新鋭機が重々しい武装を満載して展示されていた。前扉ページ2枚は，初公開された並列複座のコクピットを持つスホーイSu-27IB。1990年10月に黒海で試験航海中の空母クズネツォフ(当時はトビリシ)の写真がTASSによってリースされた時，艦上を飛ぶ本機が小さく写っていたのが西側への初公表。当時は空母離着艦訓練用と推測されたが，電子装置を強化した全天候長距離侵攻型であった。キャノピーは開閉せず，乗員は下面のドアから乗り込む型式。上と右は艦上型フランカーのSu-27k。Su-27IBがKh-29やKh-31といった空対地兵装を装備しているのに対して，こちらはR-27やR-73などの空対空兵装中心の装備。特徴的な水平尾翼の折りたたみ機構にも注目。

上はフルクラムの艦上型MIG-29K。外翼下はR-73AAM，内側下はKh-31ASM。Su-27Kと同タイプの飛び出し型空中受油装置を持つ。右はMIG-29の最新型でCRTを用いたグラスコクピットを持つMIG-29Mらしく，ルーバーの形状が違うところが外見上の相違点。内側下はKh-29空対地ミサイル。後方が艦上型のMIG-29Kで色が違う。

上と左はツポレフTu-22M-3バックファイアCとその爆弾倉内部。翼下のミサイルはAS-6キングフィッシュ。左は旧ソ連初の空中発射巡航ミサイルAS-15ケントらしい。回転式ランチャーに取り付けられているのが分かる。

上はTu-160ブラックジャック。大きな爆弾倉を開けているが、これは2分割された前方のもの。AS-15を6発搭載できる。

Su-25フロッグフットの最新型Su-25T。複座型のSu-25UTを改造、コクピット後部を主に精密誘導兵器の運用や航法装置の向上のために利用したもので、同時に燃料搭載量も増加した。輸出型はSu-25TK。今後制式名称はSu-34となる。主翼内側の白いミサイルはレーザー誘導型のKh-29L（Su-27IBの右主翼下と同じ）、その隣りの8本組の黒いものはVIKhRBレーザー誘導ミサイル。

ミヤシシチョフM-17高高度偵察/観測機。双発型と単発型があることが確認されているが、この機首形状は双発型のはずで、側面に「ゲオフィシカ」とそれを示す名称も記入されている（単発型はストラトスフェラ）。これまでの同機はすべてアエロフロートの塗装を施していたが、連邦崩壊の影響かミヤシチョフ設計局のインシグニア（社章）が側面に描かれている。

Bonjour, Mademoiselle····

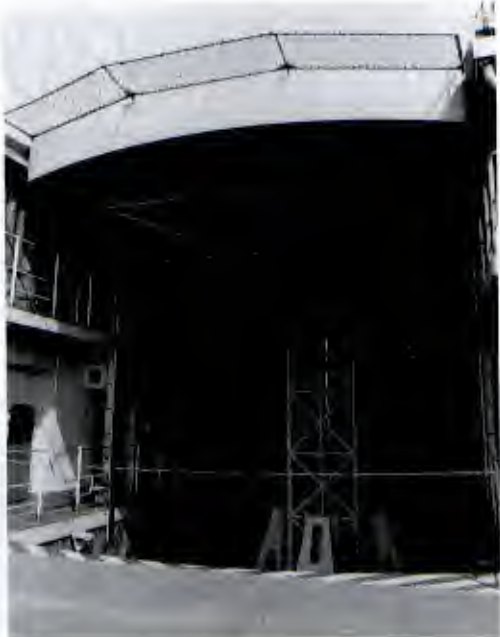
撮影：神野幸久／KF
Yukihisa Jinno/KF

JEANNE D'ARC 東京寄港

フランス海軍は士官候補生コースの締めくくりとして毎年6カ月の遠洋航海を実施しているが，この練習艦隊2隻，空母ジャンヌ・ダルク（R97;写真上段）とフリゲート艦EVアンリ（F749;写真上）が2月28日，東京晴海埠頭に寄港した。ジャンヌ・ダルクが来日したのは7年ぶりのことで，親善訪問を兼ねた東京滞在の後，練習艦隊は次の訪問地ウラジオストクへ向け，3月5日晴海を出港した。前回85年の来日時には艦内にリンクスHAS.2，SA365NドーファンIIなども搭載していたジャンヌ・ダルクだが，今回はSA316/319アルーエトIII 4機が搭載されていたのみで，飛行機ファンの目からしてみれば少々さみしい来日であったかもしれない。

↑　ジャンヌ・ダルクの艦尾には，大きなフランス国旗が翻る。同艦には艦長兼練習艦隊司令のミッシェル・オラガライ大佐以下，女性3名を含む778名（うち女性1名を含む士官候補生161名）が乗艦している。

→　艦尾に設置されたエレベーター。同艦は訓練航海時で4機，戦時には8機のヘリを運用し，大きなものではシュペルフルロンまで搭載できる。

↓　35F（飛行隊）分遣隊所属のSA316BアルーエトIII（1013）。他に3機（1014，2089，2106）のSA316/319が搭載されていたが，これらのアルーエトは訓練用で，対潜機能等は備えていないとのこと。

→　艦尾飛行甲板を見降ろす離着艦管制所。全長182m，基準排水量10,000tの同艦の飛行甲板は意外に広く，ヘリスポットは8機分。

↓　艦首には8基のMM38エグゾセ対艦ミサイル用ランチャーが設置されている。他に艦の前後には2.2in砲4門も設置してあるが，バルカン・ファランクス（CIWS）やシースパローのような近代防空兵器は一切装備されていない。

READER'S REPORTS

写真解説：石　川　潤　一

Photo : Hideto Asato

← 1月28日，嘉手納をタキシングするVMFA-115のF/A-18A（VE02/163142）。VMFA-115はこのほど，VMFA-251に替わって岩国のMAG-12へローテーション配備された飛行隊で，90年1月以来，久々の極東展開となった。VMFA-115は湾岸戦争には参戦していないが，この機体は当時VMFA-451に所属しており（VM07），同隊は90年8月から91年3月までバーレーンのシェイク・イサ基地に展開していた。現在，海兵隊はA-6E飛行隊に対するF/A-18D（N）の配備と予備役部隊のF/A-18A化を急いでおり，F/A-18A飛行隊のF/A-18Cへの改変はほとんど進んでいない。

Photo : Toshiaki Nakagawa

← 2月12日，横田のR/W36に着陸するVMFA-212のF/A-18C"SKULL"（WD03/163737）。WD04"KC"（163738）とともに飛来したもので，夕方には離陸している。VMFA-212はVMFA-232と交替した飛行隊で，機体は塗り替えらしく主翼より上の部分だけが真新しくなっている点に注目。4月号P.56のVMA（AW）-224所属機のように，MAG-12では現在パーソナルネームの記入が流行っているようで，このほかVMA（AW）-224では，WK502"LEAD SLED"（161688）やWK508"BLACK RAVEN"（151558）などの存在が確認されている（VMA-214のAV-8Bは未記入）。

Photo : Toshiaki Nakagawa

← 2月14日，横田でローアプローチの訓練を行なう18WG/44FSのF-15C（78-0538）。操縦しているのは新生18WGの初代司令官，ジョセフE.ハード准将で，元313ADの司令官。#538については1月号P.56で紹介済みだが，垂直尾翼の文字が「18WING」から「18th WING」になった点に注目。空軍は「th」が付く記入法を各部隊に指示していたが，ちょっとした書類上の行き違いから18WGは序数を現わす接尾辞を付け忘れていた。詳しくは3月号P.76を参照して欲しいが，ともかく航空団を代表する司令機の文字は，真っ先に変更の対象となったようだ。

→　2月7日，厚木のR/W19へ着陸するVQ-5のS-3A(SS700/159406)。91年4月15日に新編されたVQ-5（初代司令ジョン・ティーツ中佐）はES-3A電子偵察機を運用する飛行隊だが，ES-3Aは1月21日に量産改修1号機が初飛行したばかりで，部隊配備は今秋以降。写真のS-3Aは乗員，整備員の訓練用に使用されている機体で，2月25日には別のS-3A（SS701/Bu.No.不明）も飛来しており，少なくとも2機が配備されているようだ。僚機の部隊マークに注目。

Photo : Akihiko Tatano

→　2月3日，厚木のR/W01を離陸するVQ-1のEP-3EアリーズII〈PR31/156507)。この機体については91年7月号P.57で一度紹介しているが，最近になって垂直尾翼にテイルレターとコウモリの部隊マーク〈黒と赤〉が追加された。このほか1月22日には，#32〈ノーマーク，Bu.No.判読不能〉のアリーズIIも確認されており，VQ-1所属のアリーズ6機中，少なくとも2機がP-3CベースのアリーズIIになったわけだ。前回見にくかった，主翼下のアンテナ位置に注目。

Photos : Ryota Amamiya

→　2月11日，厚木のR/W01に着陸するVR-62のC-9B "CITY OF MT.CLEMENS"〈JW5010/163511/47431，exI-ATIA〉。ミシガン州デトロイト海軍基地の予備役兵站支援飛行隊VR-62に所属する機体で，85年9月にイタリアのATI航空で使用されていたDC-9-32を受領，C-9B仕様に改造したもの。デトロイト海軍基地はデトロイト市北東部にあるセルフリッジANG基地の一角にあり，マウントクレメンス市は基地の西側に隣接している。

Photo : Yuji Doi

→　2月22日，横田に駐機する60AWのC-141B(65-0251/6102〉。91年の横田フェスティバルに展示された全面グレイの機体で〈91年11月号P.59参照〉，垂直尾翼に赤白のチェッカー〈上下の帯は黒〉と "TRAVIS TEAM" の文字が記入されている。小写真は垂直尾翼のクローズアップで，"TRAVIS TEAM" の「T」はC-141の尾翼をかたどっている。このほか2月8日，60AWから "City of Rio Vista" というニックネームを持つC-5B〈66-0022/0108〉が飛来している。

Photos : Masataka Sato

Photo : Hideto Asato

← ちょっと古くなったが，昨年12月11日，嘉手納のR/W05Lに着陸する4WGのKC-10A "Spirit of Kitty Hawk"（87-0124/48310）。90年4月に受領したKC-10Aの最終号機で，シャドー付きのテイルレターとフィンチップの塗り分け（黒/赤）からも分かるように，混成航空団化された4WGの給油飛行隊，344ARSと911ARSの指揮官機のようだ。この機体はMk.32給油ホース/ドローグポッドを翼端に装着できるよう改修された最初の機体だが，未装着時にその違いを見分けることは難しい。

Photo : Toshiaki Nakagawa

← 2月22日，ヒッカムへ向け離陸するためR/W36へタキシングする4WG/344ARSのKC-10A "Silver Hawk"（82-0192/48214）。4WGのKC-10Aはほとんどダークグレイ迷彩になっているが，写真の#2192は唯一残った青，白，グレイの旧塗装機。上の#7124と同じように「SJ」のレターとライトフライヤーをかたどった部隊マーク，TACのインシグニア，そしてフィンチップのユニットカラー（黒に近い濃紺，911ARSは赤）がよく分かる。

Photo : Tomonari Ishikawa

← 2月15日，アラスカのエルメンドルフへ向け横田のR/W36を離陸する89AW/1ASのC-137B（58-6972/17927）。1月号P.57で紹介したように，10月3日，タキシーウェイを逸脱する事故を起こした機体で，横田で修理を行ない，1月14日に初フライトを実施。この日，ようやくホームベースのアンドリューズに向かったもの。前夜，1ASのC-20B（86-0201/470）が飛来，この日離陸しており，フェリー用のパイロットが乗ってきたとも考えられる。

Photo : Michihiro Nishimura

Photo : Satoshi Yabe

← 2月16日，横田へ飛来したアラスカANG 176CG/168ARSのKC-135D "Frozen ASSETS"（63-8061/18673）。地球をバックにした金髪，ハイレグの美女という凝ったノーズアートを描いており，パーソナルネーム「フローズンアセット」とは本来，経済用語の「凍結資産」のことだが，絵柄を見るかぎり，もっと意味深のようで，「Frozen」は白，「ASSETS」は黄色。乗降ドアの右上はアラスカ州をかたどったクルーネームのボードで，色は青。

Photo : Haruhiro Shorowaki　　Photo : Haruhiro Shorowaki

→ 2月18日，戦術電子偵察（TEREC）用のESMポッドを搭載，初の飛行試験（通算4回目）を行なったF-4EJ偵察型試改修1号機（87-6406）。小写真は21日に行なわれた5回目と，28日に行なわれた6回目のフライトの際，胴体下に搭載されていた偵察ポッドで，左は長距離斜め写真（LOROP）ポッド，右は前部が開閉する戦術偵察（TAC）ポッド（ポッドの用途や搭載カメラについては4月号P.72参照）。1号機はこれで社内飛行試験を終了，空幕へ納入される。

Photo : Matsuo Shimosato

→ 2月5日，飛行試験のため名古屋をタキシングするF-15J新造機（22-8931）。63年度に発注された12機（J9機，DJ3機）のうちの1機で，3年度内に納入される予定。91年11月号P.63で紹介したF-15DJ（12-8077）と同じように，機首下面のUHFブレードアンテナが大型化されているが，これは63年度発注分以降の特徴のようだ。F-4EJ改の背部に装備されているのと同じアンテナのようで，このほかJ/ALQ-8のL字形アンテナも装着されている。

Photo : Hiroshi Kojima

→ 1月28日，百里をタキシングする第7航空団第305飛行隊のF-4EJ（67-8387）。フィンチップを青と黄色に塗り分けたワンスターの隊長機だが，スプリッターベーンにズームアップするF-4とサソリ，「硫黄島92」の文字を記入している（色は黒でF-4の航跡のみ赤）。詳細は不明だが，硫黄島で移動訓練を行なったのかもしれない。機首のラジオコールナンバーの左上には，ウルフヘッドの付いたネームボードが記入されている（記入内容は判読不能）。

Photo : Norihisa Arai

→ 2月12日，明野で撮影された航空学校のOH-6D（31183）。3月号P.59では川崎重工でOH-X開発試験用に使用しているのではと書いたが，現在は航空学校に戻されており，夜間運用試験に使用するため改造された機体のようだ。もちろん，赤外線前方監視装置（FLIR）の運用試験はOH-Xと無関係ではなく，あながち的外れではない。小写真でも分かるように，FLIRに記入された危険警告用のマークは，岐阜で試験されていた時より大きくなった。

Photos : Hirosuke Hayashi

→　2月10日，仙台で通関後に調布へフェリーされてきた海外物産のムーニーM20M（N9152B/27-0121，toJA4177）。M20M（257TLS＝ターボライカミングシステム）はM20K（252TSE＝ターボスペシャルエディション）の発展型で，270hp級のTIO-540-AF1Aエンジンとハーツェル3翅プロペラに換装している。89年に型式証明を取得したM20Mは本機が最初の輸入で，日本フライングサービスが整備，登録を行なう。カラーリングは白地に銀と青のメタリック。

→　2月9日，調布で撮影された所有者未定のTB10トバゴ（JA4180）。日本エアロテックで耐検整備を行なっているお馴染みの機体で，この機体はメタリックグリーンと金のカラーリング。同機の輸入を行なっている野崎産業は，アエロスパシアルとの契約で月に1機の輸入を割り当てられており，売却先未定のまま完成する機体もある。1月の単発機登録はダイコロ愛別のセスナTU206G（JA4144/20603598）のみで，本機の登録は2月以降のようだ。

Photo : Hirao Takakuwa

→　2月7日，大阪の全日空整備の前に引き出されてきた新日本ヘリコプターのAS322L1シュペルピューマ（JA6669/4698）。まだレジスターも入っていない塗装直後の状態で，窓や主脚のダンパー部などにはビニールでマスキングしてある。カラーリングはオレンジと青（水色）に白のストライプで，後にレジスターは青で記入されている。新日本ヘリでは本機を1月27日付で所有，翌28日に定置場東京ヘリポートで新規登録している。

Photo : Yoshiaki Hoshina

→　2月7日，桶川のホンダエアポートで乗員と整備士の訓練を行なっている千葉市消防局のAS365N2"おおとり"（JA6687/4693）。1月14日に所有，新規登録（定置場東京ヘリポート）した機体で，赤と白の消防ヘリ特有のカラーリング。

＊　4月号P.62で調布撮影のAS365N2（JA6861）を紹介しましたが，同機はソニートレーディングが国内販売を目的に輸入したものです。お詫びして訂正致します。　（編集部）

Photo : Hiroshi Umemura

現役中最新の米空母USSエイブラハム・リンカーン。
Photo:DoD via PPI

EYE SHOT

冷戦の終焉は1991年末のソ連の崩壊をもって決定的となり，軍事超大国アメリカの軍縮を加速させている。もはや米ソ両軍事超大国間で全面戦争が起きる懸念はなく，従来の“2.0戦略”──ヨーロッパと他地域の２正面で同時に全面戦争に対応し得る戦力を基準にした戦略──は不要となり，大規模の通常および核戦争と第三世界の地域紛争に同時に対処できる“1.5戦略”へと戦略構想の基準は縮小されるにいたった。

この間の事情をFORSCOM（Forces Command：動員司令部）のエドウィン・バーバ司令官は「発展途上国にハイテク兵器が拡散し，多くの地域で政情不安が見受けられる傾向からして，これからは通常戦争に替わってLIC（Low Intensity Conflict：低烈度紛争）が増える」との認識から，米軍は「イスラエルその他の国の軍隊のように，どこでだれと戦うかを予知することもなく，湾岸戦争のようにいつどこでも赴いて戦える多様性と展開能力を優先させることになる」とした体質改善の方向を示している。

言い替えるとポスト冷戦時代のアメリカは，特定

米海軍空母航空団1992

US NAVY CARRIER AIRWING TODAY & TOMORROW

石川 潤一

Photo : U.S. NAVY

DOUGLAS A-3 SKYWARRIOR

●解説：松崎豊一
Text : Toyokazu Matsuzaki

Illustration : Akira Sakamoto

DOUGLAS EA-3B SKYWARRIOR VQ-1 PR-7 Bu.No.146450

VQ-1のEA-3B。機体上面をガルグレイ，下面をインシグニアホワイトに塗っている。この塗装は1960年代から70年代の米海軍の基本塗装である。胴体にはライトブルーに黒フチの付いた帯が入り，帯の中には「SPASTIC SPINSTER」の文字が白で記入されている（この文字は胴体両側の帯に入っている）。垂直尾翼にはライトブルーの帯にコウモリと電光が入ったマーキングが施こされている。コウモリはブラックで体にエレクトロニック・オービターが入り，電光はオレンジイエロー。機首レドームは先端がブラック，コクピット前方にはフラットブラックの反射防止塗装が入り，モデックス類はすべてブラックである。なお基本塗装にどんな効果があるのかというと，飛行中機体上面は上から当たる光によって実際より薄い色に見え，下面は上面の影が落ち込むことで暗く見える。その結果全体としては一様な明るさとなり，空中で側方から見た場合かなりの隠蔽効果になる。

Photo : U.S.NAVY

〔左〕VF-14のF-3Bデモンに空中給油を行なう空母F.D.ルーズベルト搭載VAH-11のA-3B。1963年7月の撮影。

昨年9月30日付で米海軍から全機退役したダグラスA-3スカイウォーリアは，空母上から作戦を行なった最大，最重量級の航空機であり，初配備から35年の長きにわたって現役で使用され続けた米海軍機中最長寿命機でもあった。

当初の開発目的は艦上核攻撃機という物騒なものだったが，実際には余裕たっぷりの搭載力と高い融通性を買われて，他の用途に幅広く用いられ，その大きさのゆえに海軍将兵からはホエール（鯨）の愛称で親しまれてきた。

なお9月27日NASキーウエストで行なわれたA-3退役式に老体をおして出席していた本機の設計者エド・ハイネマンは2ヵ月後の11月26日，83歳の生涯を閉じている。

米海軍と核兵器

第二次大戦末期アメリカが完成させた核爆弾は，それまでの戦略爆撃思想を一変させるほどの強大な破壊力を広島，長崎で証明してみせた。当時の原子爆弾は全長3m以上，重量5t近い巨大なものであり，しかも投下直前に起爆装置のセッティングを必要としたため，この新兵器を使用できたのは当初米陸軍航空軍の一部の重爆部隊のみであった。

しかし当然ながら米海軍も核攻撃能力の獲得には積極的であり，1946年4月，初の艦上核攻撃機XAJ-1サベージの試作をノースアメリカンに命じている。そしてAJ実用化までのつなぎとしてロッキードP2V-3Cネプチューン（発進のみ空母から行なう）を採用し，AJとともに核攻撃部隊VC-5（1949年配備），VC-6(1950年)を編成した。だがこれら2機はレシプロ(AJはJ33を持つ混合動力)機であり，ジェット時代に入った当時敵地深く侵入し，攻撃をかけることは不可能に近いワザだった。海軍はノースアメリカンにAJのターボプロップ発展型XA2Jの試作を命じるとともに，1947年には早くも各メーカーに対し，艦上ジェット大型攻撃機開発について打診を開始した。

海軍の要求した基本スペックは，兵装搭載量10,000lb（4,536kg），最大速度525kt/高度40,000ft(972km/h/12,190m）戦闘行動半径2,000nm（3,700km），防御武装は尾部銃座のみというもので，当時計画中だった超大型空母ユナイテッド・ステーツ（CVB-58，基準排水量65,000t）搭載を前提とするものだった。そして1948年8月16日海軍は，推力10,000lbクラスの新ターボジェットJ40双発，総重量100,000lb(45,360kg)以下という条件を付け加えて制式にRFP（設計提案要求）を提示し，翌年3月31日，ダグラス，カーチス両社に対しフェーズ1開発研究契約を与えた。

ダグラスは制式RFPの出される以前から各種のジェット，ターボプロップ艦上攻撃機案を研究していたが，チーフ・エンジニアのエドワード H.ハイネマンは，当時の情勢からみてCVB-58の実現は困難と考えており，既存の空母から作戦可能な機体とするべく極力小型／軽量化する努力を続けていた。果たして1949年4月23日，CVB-58は起工後5日目にして突如キャンセルされ，ハイネマンの予測は的中した。

こうして競争設計はダグラス側が断然有利となり，1949年7月海軍は同社の設計案モデル593-8をA3Dとして採用することを決定し，1,300万ドルでXA3D-1 2機，地上試験機1機の製作を含む開発契約を結んだ。

A3Dの誕生

XA3Dの基本的なデザインは，胴体内に大きな爆弾倉を設ける必要からまず高翼形式が選ばれ，要求速度達成のため主翼には36°（25%翼弦）の後退角が与えられた。また良好な航続性能を得るためには高アスペクト比の主翼が望まれるところだが，構造重量との兼ね合いから6.75という値に落ちつき，翼厚比は付け根で10%，翼端で8.25%と当時としてはかなりの薄翼が採用された。

Photo : DOUGLAS

試験飛行中のXA3D-1 1号機。主翼外側前縁の自動スラットの様子がみてとれる。

Photo : DOUGLAS

初期A3D-2の第14号機（Bu.No.138915）。尾部には20mm×2 Aero21B砲塔を備える。

翼厚が薄くしかも強い後退翼で問題となるエルロン・リバーサルについては，空軍のB-47の事例がすでに明らかにされていたことから，ダグラスは主翼中央部上面にスポイラーを設置，エルロンと併用することで解決を図った。

初期のジェット機設計における最大の課題ともいうべきエンジン装備法についても，各種検討の後B-47のパイロン／ポッド方式を抜け目なく導入した。この方式はエンジンがマスバランスとして働くためフラッターを抑えられ，抵抗も少ないという特長を持っているのに加え，エンジンへのアクセスが容易なため，狭い空母上でのエンジン整備／交換を行なわねばならない艦上機には最適の装備法でもあったのだ。

そしてこのエンジン装備方式はA3D開発に際し後に大きなメリットをもたらすことになる。XA3Dには海軍の指示によりウエスチングハウスJ40が搭載されることになっていたが，このJ40は海軍が大きな期待を寄せた大出力エンジンだったにもかかわらず完全な失敗作に終わった。このため量産型はP&W J57に換装されることになったが，ポッド式のおかげで改修部分は最小限で済み，開発プログラムに大きな遅延をきたすこともなかったのである。

A3D開発にあたって最も注意が払われたのは重量増加を極力抑えることであり，そのため乗員も最小限の3名として機首部分に集中配置し，与圧部分も少なくするとともに射出座席の採用も見送ることとした。したがって乗員は緊急時にはコクピット下部に設けられた乗降ハッチ兼緊急脱出扉から滑り台式に脱出する。またコクピット上部にはスライド式の脱出用ハッチが設けられ，不時着水時などに備えた設計とされた。

こうしてXA3Dの開発は着々と進められ，1949年中にモックアップ審査を終了し，1950年2月には細部設計も完了した。XA3D-1 1号機（Bu No.125412）は，ダグラス社エル・セガンド工場で完成した後，エドワーズAFBに運ばれ，1952年10月28日，ダグラス社チーフ・テストパイロット，ジョージ・ジャンセンの操縦により初飛行した。

A3D各型解説

XA3D-1：試作型として2機作られたエンジンはXJ40-WE-3（推力3,175kg）を搭載していた。量産型はJ40-WE-12（3,400kg）搭載が予定されていたが，いずれにせよ推力不足は明らかであり，おまけにJ40はトラブルが頻発したため，J57への変更が決定された。またXA3D-1は，高速で主翼フラッターを起こしたため，エンジン換装とともにパイロンの設計も変更されることとなった。XA3D-1は，太さが一定の細長いエンジン・ポッドを持つこと，キャノピー上部の透明部が少ないこと，垂直尾翼先端にアンテナ・フェアリングを持つことが外見上の特徴となっていた。

なお1号機は1954年にJ57-P-1（離昇4,540kg）に換装され，2号機（125413）は1953年10月3日にJ40装備で進空し，2年後に同じくJ57-P-1に換装されている。

XA3D-1は当時の艦上機としては類のない大型機だったが，エセックス，ミッドウェイ級空母のハンガーデッキ天井高（5.18m）に合わせて，垂直尾翼折りたたみ機構（折りたたみ時全高4.85m）を有していたほか，当時使われていたH-8油圧カタパルトでは本機を射出するのに能力不足であったことからJATO使用による滑走発艦も可能となっていた。A3DのJATOは5KS4500（推力2,000kg／5sec）12基を胴体後部両側に装着するもので，H-11スチームカタパルト実用化後に作られた量産型にもプロビジョンとして残されていた。

高揚力装置としては，エンジンパイロンより外側の主翼前縁に自動スラット，折りたたみ部より内側の主翼後縁にはスロッテッド・フラップを装備していた。

A3D-1（A-3A）：シリーズ初の量産型で，XA3D-1初飛行前の1951年2月10日に12機発注され，1号機（130352，当初YA3D-1と呼ばれた）は，1953年9月16日，エル・セガンドからエドワーズまでの初飛行に成功した。これら12機のA3D-1は当初J40-WE-12搭載が予定されていたが，実際にはすべてJ57-P-1，P-6A，P-6B（推力，4,536kg）装備で完成した。

1952年10月には38機が追加発注され，これらは燃料システムやエレベーター・トリムなどに改修が加えられたほか，ウエポンベイが拡大されて2,000lb爆弾であれば4発搭載可能となり，Mk.25機雷投下能力も与えられた。

核攻撃機としての本機は，当時実用化されていたMk.5（重量1.4t，長さ3.3m，直径1.1m），Mk.6（同3.85t，3.23m，1.52m）Mk.7（同0.8t，4.7m，0.8m）などの核爆弾を搭載可能であり，しかも重量軽減の努力の結果，新空母フォレスタル（1955年10月就役）やミッドウェイ級空母はもとより，SCB-27C改装後のエセックス級空母からも運用できるという，ほぼ海軍の望みどおりの艦上攻撃機となった。

A3D-1の爆撃航法システムは，AN/ASB-1Aと呼ばれるもので，レーダーと光学式照準器で構成され，爆撃コンピュータが組み合わされていた。本機はこのシステムにより，核／通常爆弾の高高度自由投下，低高度制動傘投下，低高度トスボミング（LABS）などの攻撃法をとることができた。

防御兵装は胴体尾部に装備されたウエスチングハウス製Aero21Bレーダー照準式遠隔操作砲塔（20mm×2，弾数200発×2）で，ブレーン・キャプテンが操作を担当した。乗員は3名で前方左側にパイロット，右側に爆撃／航法士，パイロットと背中合わせにブレーン・キャプテンが座る。なおブレーン・キャプテンを機長と訳すのは誤りで，機上整備士（通常下士官）が正しい。

部隊配備は1956年3月31日，NASジャクソンビルのVAH-1に対して開始され，同年中にVAH-3（以上LANT），VAH-2（PAC）にも配備された。空母上での運用はVAH-1がフォレスタル（CVA-59）に展開したのが最初で，1956年10月に空母運用資格訓練をクリアして11月にはスエズ危機に対する短期航

Photo : U.S.NAVY

空母タイコンデロガ搭載VAH-4所属のA-3B。DECMコーンおよび、機長席の後方に後ろ向きに座ったプレーン・キャプテン(P.C.)の様子がよく分かる。

海を実施している。なお、A3D-1の作戦航海はこの他にフォレスタル／VAH-1(1957年、地中海)、F.D.ルーズベルト（CVA-42）／VAH-3（1957～8年、地中海）があるのみで、太平洋方面に派遣された記録はない。

1957年には新型のA3D-2の配備が始まったため、A3D-1はHATUPAC（太平洋艦隊重攻撃訓練飛行隊、1959年VAH-123となる)、HATULANT(大西洋艦隊以下同、1958年VAH-3に吸収）などで、転換訓練用トレーナーとして使われた。また少数が写真／電子偵察型（別項参照）に改造された他、テスト機（NA-3A）としてPMTCなどで使われた。なお1962年9月以降A3D-1はA-3Aと改称されている。

YA3D-1P（YRA-3A）：A3D-1(130358)の爆弾倉に写真偵察キット(非与圧)を搭載したモデルだが、本格的な偵察型A3D-2Pが計画されたため試作のみに終わった。後にNRA-3Aと改称されNADCでテストに使用。

A3D-1Q（EA-3A）：A3D-1 5機(130356、130360～130363)を改造して作られた電子偵察機で、1号機(130356)は1955年5月に完成した。前部胴体両側にブリスター、胴体下面にカヌー型フェアリングを持ち、ウインチップにもECMフェアリングを装着していた。A3D-1QはALQ-2、-23、APR-9、-13などのELINT機材を搭載しており、爆弾倉（非与圧）には4名のEWオペレーターを乗せていた。1956～60年にVQ-1、-2に配備されていたが事故で3機を失い、残る2機はNEA-3Aと改称されて各種テストに使用された。

A3D-2（A-3B）：最多量産機数を記録したA3D-2は、1953会計年度発注分から生産に入ったモデルで、機体強度をアップし(2.67Gから3.4G)、爆弾／機雷搭載能力を強化、エンジンもJ57-P-10（推力4,763kg）に替えられた。

生産数は164機だが、生産途上でかなりの改修を受け外形も変化している。まず最初の123機は外見上A3D-1との違いはほとんどないが、次の20機(142650/142665、144626/144629)は主翼にカンバー付き前縁（CLE）が装着され（翼面積は72.37㎡から75.44㎡に増加)、エンジン・パイロン内側にも前縁スラットが追加装備された。また機首左側に空中給油プローブが装着され、爆弾倉内に着脱式の空中給油用ホース・リール・ユニット（HRU）A-12B-7が搭載可能となった。

最後に生産された21機は、爆撃/航法装置がAN/ASB-7に更新され、尾部砲塔が廃止されて角張った側面形のDECM（欺瞞用対電子戦装置）コーンに替えられた。DECM機器としてはAN/ALQ-32、41、51などが搭載され、プレーン・キャプテンが操作を担当したが、それにともないP.C.席の風防枠の形状が変化した。これらの改造箇所は初期量産型A3D-2にも順次レトロフィットされ、機首にもDECMを追加した機体はレドームが斜めにカットされたフラットな形状へと変化した。

A3D-2（62年9月以降A-3B）は1機がNA-3B（138938）に改称されてPMTCでテストに用いられたほか、多数がKA-3B、EKA-3Bに改造されている(別項参照)。

A3D-2の部隊配備は1957年に開始され、VAH-1～11(-3を除く)およびVAH-13の計11個の実戦飛行隊と2個訓練飛行隊VAH-3、-123に配備された。

A3D-2の初航海はVAH-2、Det.B（ZA）が空母ボノムリチャード（CVA-31)に搭載されて1957年7月から11月まで西太平洋に派遣されたのが最初で、これがスカイウォーリアの西太平洋初お目見えでもあった。A3D-2はエセックス級空母（SCB-27C、-125改造）には3～5機の分遣隊、ミッドウェイ級には8～12機、フォレスタル級以降の空母には通常12機からなる飛行隊が搭載され、米海軍の核報復戦力の一翼を担ったのである。

しかし、ポラリス搭載原子力潜水艦（1番艦ジョージ・ワシントンは1959年12月就役）の配備やA3J-1（A-5A）の登場により、スカイウォーリアの戦略核攻撃機としての存在価値は急速に低下し、給油機など他の用途への転換が進められることになった。1960年代中期以後A-3B装備のVAHはRVAH（RA-5C装備）やVAQ(EKA-3B、KA-3B装備）に変わり、1970年までにすべて改編されてしまった。

A3D-2P（RA-3B）：30機生産された写真偵察型で、1号機YA3D-2P(142256)は1958年7月22日に初飛行した。コクピット後方の前部胴体にカメラ・ベイが設けられ、カメラマウント12個、カメラ窓16個が用意された。爆弾倉は前部に照明弾、フラッシュ・カ

Photo : KOKU-FAN

上からシービクセン、スカイホーク、スカイウォーリア、シミターの米英両海軍機が空中給油ホースという友好の絆で結ばれた際のスナップ。

ートリッジを収容し、後部は燃料タンクとされ開閉扉は前部のみの小型のものとなった。

クルーはパイロット、写真航法士および写真技術士兼尾部銃手（後にDECMオペレーターに変わる）の3名で、写真技術士は飛行中カメラベイに移動してカメラのリセットやフィルム装填作業を行なうことができた。なお-2Pはコクピット、カメラベイとも7.5psiに与圧されており、爆撃型（コクピットのみ）3.3psiの倍以上の与圧能力を与えられていた。外形的には前部胴体下面に多数のカメラ窓（撮影時以外はカバーされる）を持つフェアリングと前方カメラ用ブリスター、側面に丸窓、レドーム下面にビューファインダー窓が装備されるなどの変化がみられる。空中給油プローブは1号機を除いて最初から装備していたが、DECMおよびCLE翼は最終の2機（146446、7）のみが装備して完成。他の28機は後に尾部砲塔に替えてDECMコーンを装着されて、レドームも斜めフラット型に改造された。

部隊配備は1959年7月にアガナ基地VCP-61(SS)とミラマーのVCP-63(PP)に対して開始され、同年末にはジャクソンビルのVAP-62（GB）に対しても配備が始められたが、これらのうちVCP-63は2年後にVFP-63に改編されてA3D-2Pを手離し、VAP-62は1969年10月に解隊されている。VCP-61は1961年7月1日VAP-61に改編、1971年7月1日付で解隊され、同隊のRA-3BはVQ-1に移管された。

これらは、1974年夏までに全機本国に送り返され、数機がNRA-3BとしてPMTCに配備されたほか、8機がERA-3B（後述）に改造された。

A3D-2Q（EA-3B）：合計25機作られた電子偵察型で、1号機YA3D-2Q（142257）は1958年12月10日初飛行した。コクピット後部から爆弾倉前半部までが電子機器コンパートメントとされ、-2Pと同様7.5psiに与圧され、4名のELINTオペレーターを収容した。EW機器としてはAN/ALA-3パルス・アナライザー、AN/ALR-8ECMレシーバー、AN/APA-69ディレクション・ファインダー、AN/APA-74シグナル・アナライザーなどで、1961年以降AN/ALQ-35、-41、-51DECMシステムがレトロフィットされている。生産途中で空中給油プローブが装備されたほか、後期型12機（146448/146459）にはCLE翼が与えられた。

外形上は胴体下面にカヌー型レドーム、垂直尾翼端に砲弾型フェアリングが付き、胴体右側面に角形窓3個と非常脱出扉が設けられたことが特徴だ。

Photo：U.S.NAVY

NASアガナのエプロンに並んだVAP-61のRA-3B。30機生産された写真偵察型。

A3D-2Q（1962年9月以降EA-3B）は、就役後数回にわたってEW装備の更新を行なったが、最も目立つのはカヌー型レドームを大型化してAN/ALR-40ESM装置を搭載したことで、この時垂直尾翼端のフェアリングは取り外されている。

A3D-2Qの部隊配備は、1959年にNASロタのVQ-2に、1960年1月に岩国のVQ-1に対しそれぞれ開始され、VQ-1は1988年11月まで、VQ-2は1991年9月までELINT任務に使用した。

A3D-2T（TA-3B）：爆撃／航法士訓練用に12機作られたモデルで、1号機（144856）は1959年8月29日に初飛行した。-2Qと同じ与圧キャビンを持ち教官1名訓練生4名を収容。コクピットには正／副パイロットと訓練生1名（プレーン・キャプテン席を前向きに変更）が搭乗した。教官席（キャビン右前部）下部には爆撃照準器ペリスコープのフェアリングが付けられ、外翼下面に訓練用ディスペンサー搭載用のパイロンが新設された。また角窓が左側4個、右側3個設けられ、テイルコーンは銃座に替えて爆撃評価レコーダーとカメラを収容した丸型のものを装備。給油プローブとCLE翼も最初から装備されて完成した。当然ながら-2TにはDECMコーンとフラットレドームへの改造は行なわれていない。

12機のうち5機（144857、4860、4863/4865）は、エアラインタイプのシートと寝台を装備したVIP輸送機に改造され、型式名はTA-3Bのままで使われていたが、うち2機は1987年にUA-3Bと改称されている。

A3D-2Tの部隊配備は1960年6月にVAH-3に対して開始され、続いてVAH-123にも配備された。

KA-3B：Bu.No.142650以降のA3D-2はHRU搭載のプロビジョンが備えられタンカーにコンバートすることが可能となったのは前記のとおりだが、このタイプは制式にはKA-3Bとは呼ばれていない。本来のKA-3Bは1966年以降NARFアラメダでHRUを固定装備とし、爆撃装備を外すなどの改修を受けた85機（実際には追加改造機があるためもっと多い）を指す。

KA-3Bのうち34機がEKA-3Bに再改修され、ベトナム戦争中これらタンカータイプ・スカイウォーリアは、700機以上の米軍機を燃料不足によるロスから救ったとされている。

KA-3Bは1966年以降VAH、VAQに混成で配備されたほか、VQ、VAPなどにも支援用に少数機が配備された。注目すべきなのは、1979年10月1日付でVAQ-208、-308から改編されたVAK-208（AF）、-308（ND）で、リザーブながら米海軍初の給油飛行隊として308は1988年9月30日まで、208は89年9月30日まで活動を続けた。

EKA-3B：A-3Bから5機、KA-3Bから34機改造されたECM兼タンカーでTACOS（Tanker Aircraft Countermeasures Or Strike）計画により、1967会計年度から改造が始められた。

改造点は胴体前後両側にブリスターを設けてAN/ALQ-86 ESM装置を搭載し、胴体下面と垂直尾翼端にもフェアリングを追加してAN/ALQ-92、-100、-126などのECM機材を収容するというもの。クルーは3名でA-3Bと変わ

SKYWARRIOR Photo Album

●写真解説：松崎豊一　Photo Caption: Toyokazu Matsuzaki

← 1952年10月28日，エドワーズAFBで初飛行したスカイウォーリア原型1号機，XA3D-1〔125412〕。ウエスチングハウスXJ40-WE-3を収容したポッドの形状およびパイロンやキャノピーのデザインが量産型と異なる。またフィンチップに，後のA3D-1Q，-2QのECMアンテナフェアリングと似たポッドが装着されている点もXA3Dの特徴。J40は予定推力未達成，信頼性不足など完全な失敗作で，ダグラスはいち早くJ57に乗り替えて事なきを得た。

Photo: DOUGLAS

→ スカイウォーリアの空母適合性テストは，1956年4月から5月にかけて，当時最新鋭の空母フォレスタル〈CVA-59〉上で実施された。写真は5月15日フォレスタルに着艦するNATCのA3D-1〈135408〉で，全備重量30tを超すヘビー級艦上攻撃機もこの巨大な空母上での運用には何ら問題のないことを証明した。なおこのフォレスタル級空母とA3Dのコンビは，空軍に劣らぬ戦略核攻撃能力の獲得という米海軍の執念の結晶といってよいものだった。

Photo: U.S.NAVY

Photo: DOUGLAS

← ダグラス，エル・セガンド工場からラインオフしたばかりのA3D-1（135440）。ほぼ真横から見たところだが，A3Dの外形には無理，不自然を感じさせる部分がなく，全体がスムーズなラインで構成されているのが分かる。そしてこのデザインは，大型の核兵器を搭載して要求された速度／航続性能を満足させ，しかも艦上機として重量軽減を達成しなければならなかったハイネマンらダグラス技術陣の苦労の結果生まれたものであったのだ。

← スペインのNSロタで撮影されたVQ-2のA3D-1Q（JQ-1）。VQ-2は1955年9月1日，モロッコのポート・リョウテイで編成（VW-2 Det.Aを改編）された電子戦飛行隊で1959年1月にロタに移動した。A3D-1Qは1956年9月同隊に配備されたが，それまでP4M-1Qマーケイターという旧式機しか持たなかったVQ-2にとって画期的な高性能機の導入となった。胴体両側のアンテナフェアリングがA3D-1Qの外形上の特徴である。

Photo : U.S.NAVY

→ 空母フォレスタルに着艦するVAH-1のA3D-1（TB-12/135443）。VAH-1は1955年11月1日，VP-3を改編してフロリダ州NASジャクソンビルで編成された重攻撃飛行隊で，1956年3月31日，初のA3D-1装備実戦飛行隊となった。A3D-1は第一線配備期間が約2年と短く，フルタイムの作戦航海を実施したのは写真のVAH-1（フォレスタル）とVAH-3（F.D.ルーズベルト，いずれも地中海派遣）の2個飛行隊のみである。

Photo : U.S.NAVY

← 1958年8月17日，西太平洋上の空母レキシントン（CVA-16）左舷カタパルトから射出されるVAH-6のA3D-2（ZD-2/142236）。台湾危機（金門・馬祖島事件）の始まる直前の撮影で，事件発生後，同艦は台湾近海に急行している。エセックス級8番艦のレキシントンは，1955年にSCB-27C/125近代化改修を受けてC-11スチーム・カタパルトとアングルド・デッキを装備する近代的空母に生まれ変わり，スカイウォーリアの運用も可能となった。

Photo : U.S.NAVY

→ 1961年8月1日，厚木で撮影された空母ミッドウェイ搭載VAH-8のA3D-2（NE-605/142246）。尖ったノーズレドームとテイルのウエスチングハウスAero21Bターレット（20mm×2）は，A3D-2の最も初期の外形を示している。胴体後部に見られる大型のエアブレーキは，ある程度のエンジンパワーを維持しつつ機速を下げなければならない，この頃の艦上機（スロットル・レスポンスが鈍いため）にとっては必需品ともいえる装備だった。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

Photo : U.S.NAVY

↑ 1961年10月，VA-155のA4D-2をしたがえてカリフォルニア上空を飛行するVAH-2のA3D-2（NL-603/147663）。最終生産ブロック21機に属する機体で，DECM収容のテイルコーン，キャンバー付き主翼前縁（CLE），内側前縁スラット，空中給油ホース・リール・ユニット（HRU）搭載のプロビジョンなどを備えて量産された。ただしレドームは写真のように旧型のままで生産され，後にフラットタイプに交換されている。

→ 1962年10月10日，横須賀に入港中の空母キティホーク（CVA-63）上に翼を休めるVAH-13のA-3B（GP-609/142247）。尾部がDECMコーンに改造され，レドームも塗装のくい違いから換装されて間もないことが分かるが，空中給油プローブは未装備である。本機がハイネマンの作った傑作ヘビー級艦上攻撃機なら，後方に見えているA-4Cスカイホークは同じハイネマンの生んだバンタム級傑作艦上攻撃機だ。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

Photo : Toyokazu Matsuzaki

← 1983年12月5日，横田に着陸するVAK-208のKA-3B（AF-612/147657）。本機はEKA-3BからKA-3Bに再改造された機体で，胴体側面にはAN/ALQ-86 ESMアンテナ・フェアリングを取り外した跡が見られる。CLE翼を装備した後期型KA-3Bの燃料搭載量は6,615gal（25,040ℓ）にもおよび，そのうち2,400galを他の機体に給油することができた。KA-3Bに搭載されたHRUはA-12B-7と呼ばれるタイプで油圧で駆動される。

← 1961年3月撮影されたVAP-62のA3D-2P（GB-2/144843）。同隊は1952年4月10日NASノーフォークで編成されたVJ-62を1956年7月2日に改称した重偵察飛行隊だ。VAP-62はベトナム戦争中NASアガナに機材／人員を派遣し，VAP-61の指揮下に入って実戦に参加した。写真のA3D-2Pは，ノーズレドーム，テイル・ターレットともオリジナルの形状を示しているが，1962年頃からDECMコーン，フラット・レドームへの改修が始められた。

Photo : U.S.NAVY

← 1965年1月，NASアガナで撮影されたVAP-61のRA-3B（SS-902/144828）。通常カバーされているカメラ窓が開かれているのが珍しい。レドームの下に見える楕円型のビューファインダー窓と，胴体下面の照明弾／フラッシュ・カートリッジ投下用扉が開いていることにも注目。計12基のカメラが並べられているが，当時これだけのカメラ搭載能力を有する写真偵察機はほかになく，とくに夜間偵察能力は傑出したものを持っていた。

Photo : U.S.NAVY

Photo : Toyokazu Matsuzaki

→ 1970年10月厚木を離陸するVQ-1のEA-3B（元PR-17/142673）。本機はノーズレドーム，カヌー型レドーム，垂直尾翼端のアンテナ・フェアリングなどは旧型のままだが，機首両側に長方形のフェアリングとLORANによく似たアンテナを新設し，テイルにも十字形の板状アンテナを装備した特殊改造型。同様のコンフィギュレーションはPR-16/146449にも見られたが，テイル・アンテナは未装備であった。

Photo : U.S.NAVY

← 1980年7月，スペインの海岸近くを飛行するVQ-2のEA-3B（JQ-17）。EA-3Bは1970年頃AFC446改修により，AN/ALR-40 "Seawing" ESM装置を搭載してカヌー型レドームを大型化，垂直尾翼端のアンテナ・フェアリングを取り外した。なおVQ-2は最後のEA-3B使用部隊となったが，機密保持のためか写真のようにテイルレター，部隊マークを機体に記入した例は少なく，VQ-1が常にPRのテイルコードを表記していたのとは対照的であった。

Photo : UNKNOWN

↑　1970年9月28日，厚木に着陸するVAQ-132のEKA-3B（NG-616/142404）。空母アメリカ（CVA-66）の横須賀入港に先立っての飛来。EKA-3Bは，ベトナム戦争初期の給油機と電子戦機不足を一挙に解決するため計画されたもので，NARF（海軍航空機修理施設）アラメダで計39機が改造された。胴体側面にAN/ALQ-86 ESMシステムのアンテナ・フェアリングを新設した点が外形上の変化として目立っている。

本写真の撮影者を探しております。お心あたりのある方は編集部まで御連絡下さい。

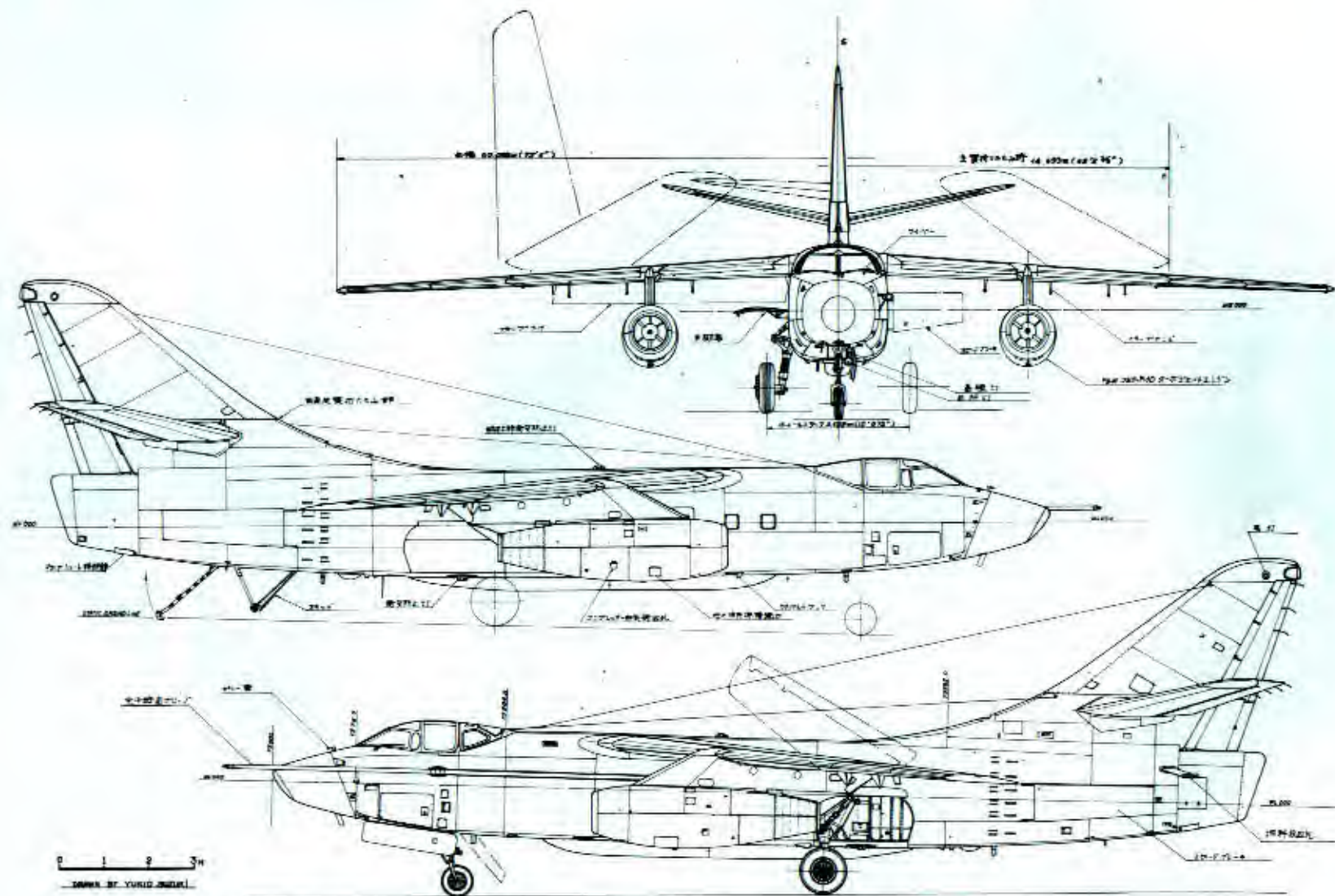
Photo : Takeshi Hashimoto

→　1989年11月13日，厚木を離陸するVAQ-34のERA-3B（GD-10/144846）。RA-3B改造の電子戦アグレッサー機で，内容的にも外見的にも最も大きく変化したスカイウォーリアだ。さまざまのEW機器を駆使して仮想敵の役割を演じ，艦隊の電子戦能力を高めることを任務とする。右翼下パイロンに装備しているのはAN/ALQ-167 METE（複合環境脅威発信器）と呼ばれるポッド。延長されたテイルコーンにはチャフ・ディスペンサーが内蔵されている。

Photo : Katsuhiko Tokunaga

←　1972年厚木を離陸するVAQ-130のTA-3B（TR-24/144858）。本機は正／副パイロットのほかに教官1名，訓練生5名を乗せる爆撃／航法練習機である。テイルは形状が砲塔に似ているが，実際には爆撃結果を評価記録する装置とカメラが収容されている。なおA-3訓練部隊VAH-123が1971年2月解隊された後，VAQ-130がアラメダで訓練を担当することになり，VAH-123が保有していたTA-3Bはすべて同隊に移管されている。

DOUGLAS EA-3B SKYWARRIOR

Drawing by Yukio Suzuki

PIONEERS IN THE SKY

大空の冒険者

DIRECTED BY
KESAHARU IMAI

1900-1939

航空ファンイラストレイテッド
1992-4/NO.63

好評発売中

文林堂
BUNRIN-DO

特別定価3,000円(税込)

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明 Kazuaki Koizumi
解説：菊地秀一 Shuichi Kikuchi

誤解をおそれずにあえていうと，お世辞にも美人とはいえない。というよりも，ずばりブスだ。それも“どちらかというと”というただし書きがつかないタイプ。それでも“いないよりまし”と，とりあえず，キープちゃんしておいたら，ふとした拍子で，“結構いいやつじゃん”と意識するようになり，間もなくふたりの上にドラマが起こっちゃって，結局はずみで，一緒になったわりに末長く幸せに暮らしましたとさ。……なんていうことが，人の世にはよくある。

変なたとえになったが，ヘルキャットという飛行機はつまり，そんなギャルにどこか似ている。

だいたいグラマン家の家系から，トムキャットみたいな平均点以上のべっぴんさんが生まれるようになったのはずっとあとになってからだ。同じキャットシリーズでも戦前・戦中の猫どもは，“猫というよりブタといった方がお似合いだ”と口の悪い飛行機ウォッチャーからこきおろされる始末。ヘルキャットの出生にまつわる悲劇は，姉さん格にあたるワイルドキャット（これがまた不細工）の直系にあたることだった。

だから，昭和18年9月2日のその時，ギルバート諸島海域を飛行していた日本海軍の2式大艇の乗員は，まさかブタが飛んできたとは思わなかったろうが，ワイルドキャットが襲ってきたと一瞬錯覚したに違いない。ところが，どうもようすがおかしい。見慣れたワイルドキャットよりも翼が下についているし，おまけにふたまわりほどでかく見える。機銃を撃ち出したらシャーベットの筋が4つではなく6つもある。こいつはおかしい，と思ってる間に命中弾を食らい，あわれ2式大艇は海のもくずと消えてしまったので，日本海軍はこの恐ろしい兆候に果たして気が付いたのかどうか。

見栄えばかりでなく，スペックをみてもヘルキャットがとくにすぐれた才能を持ち合わせているとはとても思えない。同じアメリカ機でも，ムスタングのようなスピードはないし，サンダーボルトのようにヨーロッパをひとまたぎできるような長大な航続力にもめぐまれていない。その上，同時期の艦上戦闘機の主役をめぐりしのぎを削りあったコルセアに肩を並べるところといったら，エンジンが同じということくらいのものだ。

並外れた才能も異性を惑わす美貌も持ち合わせていないただのブスが，またどうしたはずみで戦争後半のアメリカ海軍の主力戦闘機になり得たのか。しかも，ただのブスにこてんぱんに叩きのめされた当時の日本海軍や日本とは，一体なんだったのか。それを考える時，いっぽうで新機軸満載のいわばスポーツカーであるコルセアを開発しながら，その担保として冒険ゼロの堅実な大衆車ヘルキャットの開発をおこたらなかった，アメリカの先見性とそれができる余裕に目をみはらざるを得ない。

なにしろ同じころ，ドイツはこの期におよんでDB601をふたつ組み合わせにするという技術的賭けにでて，貴重な戦略爆撃機の開発をあたら御破算にしていたし，日本は日本で，零戦に積む栄エンジンの1馬力きざみ（？）のパワーアップに大わらわだったのである。

F6F-3の主要諸元：全幅13m，全長10.3m，翼面積31.0㎡，エンジンP&WダブルワスプR2800-10空冷複列星型18気筒（最大出力2,000ps）×1，最大速度603km/h（高度5,280m），自重4,128kg，全備重量5,643kg，武装M2 12.7m機銃×6および500kg爆弾×2。

（カラーリング・ワンポイント）
F6Fのカラーリングには，トライカラースキムと全面グロスのシーブルーの2種類があるが，イラストは前者。カラーは，上からセミグロス・シーブルー，アズールブルー，インシグニアホワイト。機首のトップハットは白地に黒で，このマークはトムキャットのVF-14の飛行隊章に引き継がれている。イラストはエセックス級のCV-10ヨークタウン搭載のVF-1の所属機。ヨークタウンはミッドウェイで沈没した先代の名を引き継いだ艦だ。日本海軍が沈没した艦名を踏襲したがらないのとは対照的だ。

グラマンF6F-3ヘルキャット／Grumman F6F-3 Hellcat

作画：小泉和明/ Illustration by Kazuaki Koizumi